Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 października 1935 r. | NR. 28

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

XVI. Międzynarodowy Kongres Żeglugi

W pierwszej połowie września odbył się w Brukseli XVI Międzynarodowy Kongres Żeglugi.

Kongresy te urządzane przez stałą Assocjację M. K. Ż., a powtarzające się co 3 — 4 lata, zajmują się kwestjami żeglugi śródlądowej i morskiej — głównie w zakresie dziedziny naukowo - technicznej.

Każdy kongres ustala szereg problematów do zbadania na kongresie następnym. — Wszyscy życzący mają możność nadesłania swych referatów do biura Assocjacji, która je drukuje i rozsyła wszystkim członkom. — Pozatem Biuro wyznacza generalnych referentów — zwykle spośród osób należących do kraju, w jakim kongres ma się odbyć, którzy studjują dokładnie wszystkie przedstawione w danem zagadnieniu referaty i opracowywują referat generalny, w którym starają się sprecyzować ogólne wnioski.

Generalne referaty stanowią podstawę do debat w czasie kongresu. Wnioski przyjęte przez Kongresy są przyjmowane we wszystkich krajach za wytyczne w pracach, dotyczących urządzenia dróg śródlądowych i portów.

Debaty na kongresach są prowadzone w trzech głównych językach: angielskim, francuskim i niemieckim oraz w języku kraju, w którym kongres się odbywa. W tych językach są również drukowane i prace kongresów.

W czasie trwania kongresu, któremu zwykle patronują głowy Państw, są urządzane liczne wycieczki celem zwiedzania najbardziej interesujących robót na drogach śródlądowych i portach.

Korzystając z kongresów, na których spotykają się przedstawiciele techniki wszystkich państw, — członkowie dzielą się swem doświadczeniem, swemi spostrzeżeniami oraz radzą się jeden drugiego w bardzo czasem trudnych problematach, dotyczących gospodarki wodnej.

W związku z tem, Międzynarodowe Kongresy Żeglugi są uważane za mózg techniczny świata w dziedzinie budownictwa hydrotechnicznego.

XVI Kongres w Brukseli, miał program b. interesujący. W sekcji żeglugi śródlądowej były poruszone zagadnienia następujące:

Regulowanie poziomu wód na rzekach kanalizowanych oraz regulowanie odpływu wody.

Urządzenie rzek, ujętych w obramowania z punktu widzenia żeglugi oraz ochrony terenów nadbrzeżnych.

Forma przekroju kanałów i rzek w związku z niszczącym wpływem ruchu statków. Współczesne typy ruchomych przegród (barrages).

Przykłady budowy fundamentów budowli nabrzeży, ścian, śluz itd. na złych gruntach. Wpływ wód podskórnych i zmiany ich poziomu.

W sekcji żeglugi morskiej rozpatrywano sprawy budowy portów na plażach piaszczystych i przy lagunach.

Budowle w morzu o ścianach prostopadłych. Działanie fal. Metody obliczeń i konstrukcji.

Wymiary urządzeń portowych (basenów, nabrzeży, śluz itd.) w portach morskich, w

związku z wymaganiami żeglugi transatlantyckiej.

Dragi wielkiej mocy. Problemat silników, wydajność. Największa głębokość. — Praca przy złej pogodzie, (przy fali). Sposoby ustalenia kosztów własnych 1-go metra sześciennego.

* * *

— Niestety, w wielkiej ilości przedstawionych referatów nie było ani jednego z Polski. Wszystkie te problematy mają aktualne znaczenie dla Polski, która stoi przed temi samemi zagadnieniami. Pod tym względem korzystanie ze światowego doświadczenia w tej dziedzinie jest nieodzowne. —

W związku z tem, należy się cieszyć, że tym razem Kongres był lepiej obesłany przez Polaków, niż kongresy uprzednie, przyczem polscy członkowie przyjęli udział w pracach obydwóch sekcyj. Ze strony polskiej przyjęli udział w XVI kongresie pp. Naczelnik Wydziału Min. Przemysłu i Handlu Bomas-Romański, Dyr. Juljan Rummel, Nacz. Wydz. Min. Komunikacji Tillinger, naczelnik wydziału Urzędu Morskiego w Gdyni Wenda. Z Gdańska z ramienia Rady Portu p. Nagórski, Brunst i Dreszer.

Miejmy nadzieję, że na następne kongresy zostaną przedstawione referaty i z Polski, a byłoby wskazanem, aby Rząd Polski mógł z czasem zaproponować urządzenie jednego z przyszłych kongresów w Polsce, wówczas będziemy mogli pokazać gościom z całego świata nie tylko Gdyni, ale i znaczne postępy w dziedzinie urządzenia naszych dróg wodnych śródlądowych, uważanych wszędzie za jeden z najbardziej ważnych czynników gospodarczego rozwoju kraju.

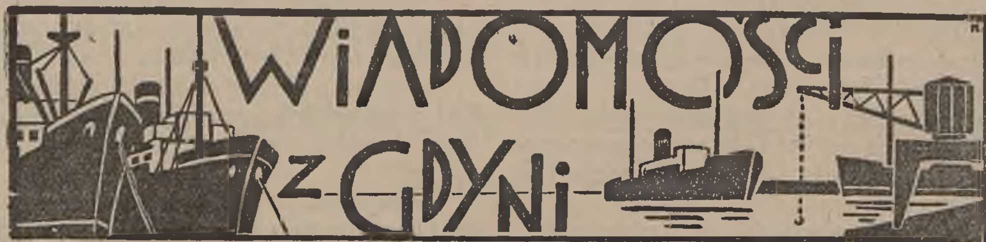
Z licznych zorganizowanych w czasie kongresu wycieczek, nadmienić należy zwiedzenie portów morskich w Brukseli i Gandawie, połączonych z morzem kanałami przepuszczającemi statki morskie, w Seebrügge i Ostendzie doskonale urządzonych portów rybackich i jednego z największych portów kontynentu Europy — Antwerpji.

Niezwykle interesującą była wycieczka na jeszcze nie całkowicie wykończony kanał Alberta, o długości około 130 kilometrów, który ma łączyć Liege z Antwerpją. Kanał o znacznej głębokości, zbudowany kosztem nie mniej jak 2 miljardy frs. bely, będzie dostępny dla statków do 2000 ton pojemności. Kanał przecina na znacznej przestrzeni pagórki o wysokości do 60 m., co daje pojęcie o ogromnych wykopach, jakie trzeba było wykonać.

Na zachodzie Europy ogromne znaczenie dróg wodnych stanowi dawno przyjęty aksjomat. Uważają tam, że bez tych dróg, bez stale doskonalonych portów nie może być mowy o racjonalnem zagospodarowaniu kraju. Wzdłuż kanałów są zwykle tworzone tereny dla celów przemysłowych, popyt na które istnieje nawet i w obecnych kryzysowych czasach.

Z Belgji, gdzie zwiedzono i szereg położonych nad wodą wielkich zakładów przemysłowych — członkowie Kongresu udali się do Holandji celem zwiedzenia b. interesujących prac przy osuszeniu Süder See oraz wielkich kanałów, dających możność dostępu do wnętrza kraju dużym okrętom morskim. Najbardziej interesującym jest kanał do Amsterdamu, posiadający największą w Europie śluzę, przepuszczający wielkie okręty transoceaniczne do stolicy Holandji.

Wielkie zainteresowanie wzbudziły demonstracje kinematograficzne badań w laboratorjach hydrotechnicznych, które stanowią obecnie ważny przyczynek przy projektowaniu budowli na wodach śródlądowych i morskich.



UDZIAŁ IZBY W RADZIE MUZEUM PRZEMYSŁU I TECHNIKI W WARSZAWIE.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni narówni z innemi izbami jest członkiem popierającym Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie i należy do Rady Muzeum. Przedstawicielem Izby na zebraniach Rady będzie wiceprezes Izby inż. Alfred Dziedziul.

POSIEDZENIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

Dnia 1 października w Urzędzie Morskim odbyło się posiedzenie T. Rady Portu pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego. Na posiedzeniu tem omawiano sprawy inwestycyjne, opłat magazynowych, opartych na nowych

zasadach, sprawy usprawnienia ruchu kolejowo — portowego przez podstawianie specjalnych pociągów osobowych do dworca morskiego w związku z rozwojem turystyki, oraz ruchu morsko — pasażerskiego, sprawy eksploatacyjne i bieżące.

Bezpośrednio po zebraniu Rady odbyło się wyświetlenie filmu w Morskiem Oku, który przeznaczony ma być dla propagandy portu gdyńskiego zagranicą.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC WRZESIEŃ 1935 R. —

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc wrzesień 1935 r. przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 647.769,5 t. (w sierpniu 768.958,3 t), z czego na obrót zamorski przypada 639.846,6 t (w sierpniu 754.448,5 t). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 64.632,9 t (w sierpniu 81.104 t), a na wywóz 575.213,7 t (w sierpniu 673.344.5 t). Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju wyniósł 7.922,9 t (w sierpniu 14.460,7 t).

Ogólne obroty towarów w miesiącu wrześniu w porównaniu do miesiąca ubiegłego zmniejszyły się o 121.188,8 t, a w porównaniu do miesiąca września roku ubiegłego zmniejszył się nieznacznie — o 2.083,9 t.

Szczegółową analizę obrotów podamy w następnym numerze.

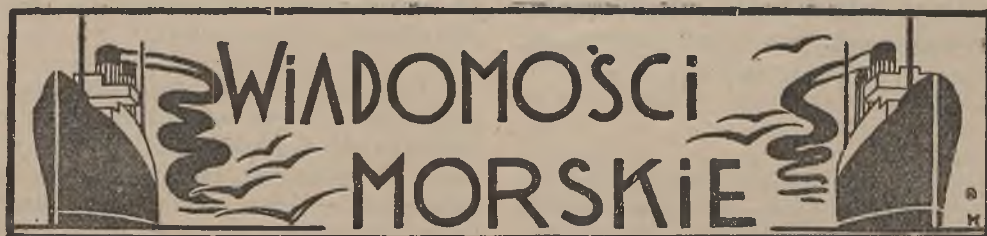
TOW. OKRĘTOWE ITALO-SOMALA NIE ZWINIE KOMUNIKACJI Z GDYNIĄ.

Towarzystwo okrętowe Italo - Somala, utrzymujące od przeszło roku regularną komunikację między portami Włoch i Gdynią, w ostatnim czasie zmuszone było do przerwania chwilowo ruchu na tym odcinku. Obecnie towarzystwo to komunikuje, że regularność linji będzie nietylko utrzymana, ale obsługa zostanie ulepszona. W krótkim czasie zostanie ustalony nowy rozkład jazdy. Towarzystwo wspomniane buduje, dla utrzymania z Gdynią regularnej komunikacji, trzy szybkobieżne współczesne motorowce, dostosowane do przewozu owoców.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

W dniu 26 września 1935 r. Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor, zaprzysiągł w obecności Radców Izby pp. Juljana Rummla i Franciszka Marszała następujące osoby:

1. p. Zofję Dowgiałło-Narbut z Gdyni — w charakterze próbobiorcy dla cukru i nawozów sztucznych;
2. p. Wacława Fedorowicza z Gdyni — w charakterze dyspaszera;
3. p. Czesława Jakubowskiego z Gdyni — w charakterze rzeczoznawcy dla drzewa;
4. p. Franciszka Rytlewskiego z Gdyni — w charakterze rzeczoznawcy dla kawy, herbaty, orzechów, jąder orzechowych, kakao, owoców suszonych, sardynek i konserw.



ZMNIEJSZENIE RUCHU TOWAROWEGO W ROTTERDAMIE.

W porcie Rotterdamu notowany jest od kilku miesięcy zmniejszony ruch towarów tak masowych jak i drobnicowych. Ruch masowych towarów zmniejszył się wskutek odciągnięcia ich do Antwerpji, która na skutek porozumienia z interesantami zaplecza niemieckiego, między innemi przez oddanie przemysłowi niemieckiemu budowy mostów przeładunkowych „Stokatry“ zdołała zapewnić sobie ruch towarów masowych do Niemiec i z Niemiec. Co do drobnicy to Rotterdam nigdy nie górował w przeładunku jej nad Antwerpją, ale zmniejszenie obecne jej ilości silnie niepokoi władze portowe i miejskie (port należy do miasta) Rotterdamu.

W odciąganiu ładunków od Rotterdamu uczestniczy również w dużej mierze niemiecki Emden, którego rozwój powojenny wyprzedza znacznie rozwój Bremy i Hamburga. Jego konkurencja dotyczy jednakże tylko niektórych ładunków masowych, w pierwszym rzędzie importowanej rudy dla potrzeb przemysłu metalurgicznego zachodnich Niemiec.

MARYNARKA HOLENDERSKA OTRZYMAŁA KREDYTY RZĄDOWE.

Pierwsza izba parlamentu Holandji uchwaliła we wrześniu kredyt w wysokości 8.200.000 florenów na rok 1935 dla holenderskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej. Pożyczka ta była rozważana od dłuższego czasu i traktowana w kompetentnych kołach jako

niewystarczająca. Istotnie, sprzedaże dobrze utrzymanych i niezbyt starych statków holenderskich zagranicę, przeważnie w ręce sowieckie lub włoskie nadal trwają i w Holandji istnieje obawa, że się zostanie bez statków, gdyż nowych statków na własny rachunek buduje się bardzo mało.

ROZWÓJ BUNKROWANIA W GIBRALTARZE.

W ostatnich dwóch latach bunkrowanie w Gibraltarze, który zawsze był ważnym punktem zaopatrywania i bunkrowania okrętów, rozwinęło się nadzwyczajnie. Przyczyniło się do tego przedewszystkiem zniesienie opłat portowych dla statków zawijających do Gibraltaru tylko po bunker. Wpływy portowe z tego tytułu zmalały, jednakże ruch portowy i bunkrowanie ogromnie się ożywiły. W tymże 1932 roku zbudowano nowe urządzenia dla szybkiego bunkrowania, co również zwiększyło atrakcyjność dla statków Gibraltaru.

Oto dowody liczbowe: w r. 1932 zabunkrowano 187.510 ton, w r. 1933 — 248.188 ton, w r. 1934 — 484.169 ton, w styczniu br. załadowano już 62.000 ton węgla bunkrowego, zwiększenie więc bunkrowania w Gibraltarze rozwija się dalej w szybkiem tempie. Godne jest uwagi, że Gibraltar niejednokrotnie jest portem przeznaczenia niektórych partyj polskiego węgla, większość tych partyj idzie jednakże do Gibraltaru „na zlecenie" i tam nie pozostaje.

Najbliższym wielkim portem dla bunkrowania węglowego, konkurującym z Gibraltarem jest Oran na wybrzeżu Algierji.

MOŻLIWOŚĆ PODNIESIENIA STAWEK FRACHTOWYCH W KIERUNKU AUSTRALJI.

W kierunku Australji ustalone zostały od pewnego czasu frachty minimalne, utrzymane jednakże według „Fairplay" na zbyt niskim poziomie, wobec czego należy się liczyć z możliwością podniesienia ogólnego tych stawek.

AMERYKAŃSKIE KOLEJE POPIERAJĄ TRANSATLANTYCKI RUCH TURYSTYCZNY Z EUROPY.

W bieżącym sezonie wielkie koleje transkontynentalne Ameryki Północnej łącznie z Canadian Pacific Railway wprowadziły bilety powrotne od głównych portów amerykańskich wgłąb lądu i z powrotem, ze zniżką na powrotnej drodze w wysokości 50%.

Rozwój turyzmu na wielką skalę, którego oczekujemy mimo kryzysu obok większego wyrównania stopy życiowej po obu stronach oceanu zapewne spowoduje zastosowanie podobnej polityki zniżek kolejowych również w Europie.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE CZĘŚCIOWEGO WYKORZYSTYWANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU ORAZ ZAŚWIADCZEŃ UPRAWNIAJĄCYCH DO ZASTOSOWANIA ULG CELNYCH.

Ministerstwo Skarbu zarządziło okólnikiem z dnia 6 września br., że pozwolenia, wydawane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na prawo przywozu towarów zakazanych mogą być częściowo wykorzystywane nie więcej jak przy pięciu zgłoszeniach celnych bez względu na to, czy zgłoszenia te składane są jednocześnie, czy też w pewnych odstępach czasu.

Jeżeli strona przy pięciu zgłoszeniach celnych nie wyczerpie kontyngentu podanego w danem pozwoleniu, to traci prawo do wykorzystania reszty na podstawie tego pozwolenia, chociażby okres ważności pozwolenia jeszcze nie minął.

Takie samo zarządzenie wydało Ministerstwo Skarbu w sprawie wykorzystywania zaświadczeń Izb Przemysłowo - Handlowych, uprawniających, stosownie do rozporządzeń o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, do zastosowania cła zniżonego lub zwolnienia od cła.

Powyższe zarządzenia dotyczą pozwoleń przywozu lub zaświadczeń, wydanych począwszy od 1 października 1935 r. Pozwolenia przywozu lub zaświadczenia na zastosowanie ulgi celnej, wystawiane przed powyższym terminem, mogą być wykorzystywane na warunkach poprzednich.

Izba nadmienia, że Ministerstwo Skarbu chciało wprowadzić z dniem 1. X. br. stosowanie pozwoleń przywozu względnie zaświadczeń na ulgi celne tylko do jednej odprawy celnej. Dzięki jednak interwencji tutejszej Izby, popartej przez Centralną Komisję Przywozową i Ministerstwo Przemysłu i Handlu złagodziło pierwotny swój projekt.

Podając powyższe do wiadomości, Izba Przemysłowo-Handlowa zwraca firmom uwagę na żądanie we wnioskach o przywóz wzgl. o zaświadczenia na ulgi celne takiej ilości odcinków pozwoleń względnie zaświadczeń, aby mogły być wykorzystane w całości przy pięciu odprawach celnych.

O MOŻLIWOŚCIACH EKSPORTU POLSKICH ARTYKUŁÓW DLA PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO WIELKIEJ BRYTANJI.

W związku z rozwiniętym handlem importowym śledzi angielskich do Polski rzuciliśmy niedawno na łamach „Biuletynu" myśl zainteresowania się polskich sfer eksportowych Wielką Brytanją, jako rynkiem zbytu dla szeregu naszych artykułów. Chodzi nam o wskazanie realnych możliwości wykorzystania polskiego eksportu dla obsługi rozległego przemysłu śledziowego angielskiego, który mógłby pokrywać swe zapotrzebowanie u nas jako w kraju, z którym łączą go już od dość dawna rozległe stosunki handlowe.

Zwrócić należy przedewszystkiem uwagę na możliwości zbytu w tej dziedzinie artykułów polskich zarówno dla przemysłu beczkarskiego, jak i solarniczego śledzi. Wchodziłyby tu w grę z jednej strony: jodłowe klepki do beczek, obręcze wiklinowe, szpunty sosnowe oraz żelazne obręcze do beczek, z drugiej strony natomiast artykuł masowy: sól. Z uwagi na spodziewane zainteresowanie naszych sfer gospodarczych eksportem wymienionych artykułów, podajemy niżej bliższe informacje dotyczące ich wymiarów, jakości oraz pożądanego gatunku.

Klepki do beczek. Do wyrobu beczek, przeznaczonych dla przemysłu śledziowego używa się wyłącznie jodły szwedzkiej (skandynawskiej), a to dlatego, że jest to drzewo lekkie, miękkie, spoiste, o cienkich słojach oraz giętkie. Klepki muszą być z jodły dobrej jakości, nieprzepuszczające solanki. Na rynek angielski drzewo to przychodzi już w formie deseczek dostosowanych do standartowych wymiarów szkockich beczek. Cena drzewa loco porty wschodnio-angielskie wynosi za 1000 stóp kubicznych 5 £, 10 s. Z ilości tej, t. j. 1000 stóp kubicznych, można wyrobić przeciętnie 68 całych lub 104 półbeczek. Należy jeszcze zwrócić uwagę na okoliczność, że drzewo używane do budowy beczek, nie może być łatane, popękane, ani też posiadać średnich wymiarów sęków. Klepki muszą być dobrze wypalane, aby je można było wygiąć do wymaganych rozmiarów. Grubość klepek winna wynosić od ½ do ¾ cala, szerokość ich natomiast nie może przewyższać 6 cali w najszerszem miejscu (środkowa część). Dotychczas zapotrzebowanie owe na drzewo jodłowe do wyrobu beczek pokrywa Anglja w Szwecji i Kanadzie.

Obręcze żelazne i wiklinowe. Dla spajania klepek przy budowie beczki używa się obręczy żelaznych i wiklinowych. Obręcze żelazne są używane do beczek, zawierających śledzie sezonów późniejszych, obręcze wiklinowe natomiast do beczek sezonów wczesnych (letnich). Obręcze żelazne są sprowadzane w formie wstęg o rozmiarach: długość 60.5 cali, szerokość 2 cale, grubość 0,359 cala — kaliber nr. 16, na obręcze zewnętrzne i to dla dużej beczki. Wymiary obręczy wewnętrznych wynoszą: długość 67 cali, szerokość 2¼ cala, grubość 0,391 cala kalibru nr. 18. Wymiary obręczy dla pół-beczki są następujące: obręcz zewnętrzna— długość 49,5 cali, szerokość 1,5 cala, grubość 0,375 cala, kaliber nr. 17; obręcz wewnętrzna— długość 55 cali, szerokość 1¾ cala, grubość 0,406 cala kaliber. Obręcze te sprowadza dotychczas Anglja z Niemiec w postaci i wymiarach wstęg wymienionych wyżej. Za jedną tonę takich wstęg płacą ca 4 £. Towar ten przychodzi we wiązkach; tona zawiera 14 wiązek po 27 wstęg w każdej.

Obręcze wiklinowe winny mieć następujące, wymagane wymiary: długość prętu dla dużej beczki — 7,5 stóp, długość dla pół-beczki — 6,5 stóp. Obręcze wiklinowe sprowadza dotąd Anglja przeważnie z Francji. Cena hurtowa w Wielkiej Brytanji za jeden pęk wiklin, w którym jest 120 prętów wynosi 6 s.

Szpunty wyrabia się z drzewa sosnowego i to przeważnie z odpadków już na miejscu. Nie mniej jednak nie wyklucza się możliwości zaopatrywania w szpunty, sprowadzane już w stanie gotowym i w wielkich ilościach.

Sól. Bardzo ważnem zagadnieniem w przemyśle solarniczo - śledziowym jest jakość soli, używanej do zasalania śledzi. Sól, która ma służyć do tego celu, winna być gruboziarnista, szorstka, trudno rozpuszczająca się w wodzie, aby proces solenia odbywał się wolno, jak również pewien procent soli powinien być nierozpuszczalny, a to, by uchronić śledzie od bezpośredniego zetknięcia się w beczce tj. zapobiec zbytniemu gnieceniu się ich. Równocześnie winna ona być dość mocna w swojej konsystencji, aby umożliwić przejście solanki do każdej warstwy śledzia. W Anglji używa się przeważnie do solenia śledzi soli hiszpańskiej t. zw. „Torreviejo salt", która odpowiada wszystkim warunkom wymaganym w tym przemyśle, a co najważniejsze, śledź zasolony tą solą nie jest zbyt ostry w smaku. Do zaprowadzenia soli hiszpańskiej na rynku angielskim przyczyniła się znacznie jej niska cena. Za sól tę mianowicie loco Jarmouth płacą solarze 27 s. 6 d. za tonę, podczas gdy sól angielska oraz sól niemiecka (t. zw. Rock salt) jest droższa, pomijając już fakt, że także mniej odpowiada temu celowi.

Reasumując wszystko, cośmy o poszczególnych artykułach powiedzieli przy uwzględnieniu wymagań oraz potrzeb rynkowych — angielskich, należy wyrazić nadzieję, że zarówno producenci wikliny, przemysłowcy drzewni i huty żelazne, jak również Państwowy Monopol Solny — zainteresują się bliżej możliwościami eksportowemi swej wytwórczości. Możemy przy tej sposobności zaznaczyć, że należałoby zwrócić baczniejszą uwagę nietylko na Anglję, lecz również na ośrodki przemysłu śledziowego krajów skandynawskich.

Ten ostatni rynek wymaga opracowania tematu w osobnym i specjalnym artykule. Na tem miejscu należy jednak życzyć sobie, aby nie zaniedbywano prób podobnych do przeprowadzonej w r. 1934, kiedy to z Gdyni wyszedł pierwszy transport soli dla celów solarniczych, do Islandji.

Bliższe informacje oraz adresy importerów angielskich na wymienione artykuły — można uzyskać za pośrednictwem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni.

E. U.

DOSTAWY DROBIU NA RYNEK GDAŃSKI W DRUGIEJ POŁOWIE PAŹDZIERNIKA.

Wywóz drobiu do W. M. Gdańska, w okresie od 15 do 31. bm., zgodnie z uchwałą Komisji Rozdzielczej w Toruniu, ma być uskuteczniony bezpośrednio przez producentów z powiatów kaszubskich, oraz częściowo przez handlarzy z powiatu chojnickiego.

W związku z tem zaświadczenia wywozowe w podanym okresie nie będą wydawane firmom handlowym. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni poczyni odpowiednie kroki, aby z początkiem listopada firmy handlujące drobiem, ponownie uzyskały możność dostarczania drobiu na rynek W. M. Gdańska.

MOŻLIWOŚĆ PODWYŻKI CŁA WWOZOWEGO W CHINACH.

Polska Ag. Morska w Gdyni i Gdańsku jako agent linji żegl. Gdynia-Daleki Wschód (Far East Line), utrzymującej regularną 3-tygodniową komunikację pomiędzy Gdynią a portami Dalekiego Wschodu podaje do wiadomości, że według otrzymanych informacyj od agentów w Shanghai'u istnieje możliwość podwyżki cła wwozowego w Chinach z dniem 1. 1. 1936 roku.

Ostatnim statkiem przybywającym do portów chińskich przed dniem 1. 1. 1936 r. jest statek „City of Perth" odchodzący z Gdyni w dniu 19 października 1935 r.

O wszelkie bliższe informacje należy zwrócić się do agentów linji w Gdyni lub Gdańsku.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA ŻĄDANE PRZEZ WŁOCHY.

W związku z nowym systemem reglamentacji handlu zagranicznego świadectwa pochodzenia niezbędne są dla tych wszystkich towarów, które korzystają ze zniżek celnych konwencyjnych oraz tych, których import podlega ograniczeniom. Wobec tego, że system sam nie został jeszcze zupełnie ustalony i ulega ciągłym modyfikacjom i zmianom, nie wydano dotąd ujednostajnionych definitywnych przepisów w sprawie świadectw pochodzenia. Państwowy Instytut Eksportowy przypomina, że według przepisów dotychczasowych świadectwo pochodzenia dla towarów wysyłanych do Włoch winno być sporządzone przez Urząd Celny lub przez Izbę Przemysłowo-Handlową; potwierdzenie przez włoską placówkę zagraniczną nie jest potrzebne.

WARUNKI ZBYTU WÓDEK W PALESTYNIE.

W Palestynie z pośród wódek najbardziej konsumowane są wódki wyrobu krajowego produkowane z winogron, pozatem zaś wódka litewska podobna do polskich wódek monopolowych. Moc obu tych wyrobów wynosi około 50°.

Pozatem bardzo poważna jest konsumcja whisky wyrobu znanych angielskich firm, jak Black & White, John Haig i innych, o cechach następujących:

a) moc: 45—50°,
b) barwa i smak: powszechnie znany,
c) kolor butelek: butelki oryginalne, w jakich dane rodzaju whisky bywają na całym świecie sprzedawane,
d) kształt okrągły, pojemność 0,70 l.,
e) butelka jest dość masywna i waży około 70 dkg.,
f) zamknięcie korkiem jest częstsze, spotyka się też jednak i kapsle metalowe,
g) w handlu detalicznym wynosi cena butelki około 350 milsów, cena zaś półbutelki jest stosunkowo droższa. W handlu hurtowym uzyskują często więksi odbiorcy pewien procent półbutelek po cenie stosunkowo równej butelkom całym.

Etykiety modernistyczne na wódkach trafiają najlepiej do gustu miejscowej publiczności. Nazwy jak „Brandy"; „Whisky"; „Gin" i t. p. mogą być umieszczane tylko na takich produktach, których istota nazwom tym odpowiada. W przeciwnym wypadku zachodzi możliwość konfiskaty towaru. Na etykiecie nie wolno zamieszczać oznaczeń jak „Patent", „Registered", „Trade Mark" i t. p., o ile dany towar nie uzyskał w Palestynie ochrony znaku wzgl. patentu. Wolno natomiast zamieszczać napisy jak np. „Registered in Poland", ponieważ nie może to wywołać fałszywego wrażenia rejestracji w Palestynie. Pożądany, choć nie wymagany bezwzględnie, jest napis „Made in Poland". Wymienienie roku produkcji, ani też pochodzenia spirytusu nie jest na etykietach wódek wymagane. Zwyczajowo zysk kupiecki przy sprzedaży wódek wynosi 25—35%.

Cło zależy wyłącznie od pojemności i wynosi:

w butelkach do 25 ctl 50 milsów od butelki
w butelkach powyżej 25 ctl do 40 ctl 75 milsów od butelki
w butelkach powyżej 40 ctl do 80 ctl 150 milsów od butelki

w butelkach powyżej 80 ctl 200 milsów od litra
w innych pojemnikach 250 milsów od litra
alkohol denaturowany 40 milsów od kilograma
alkohol niedenaturowany 250 milsów od litra.

Ponadto istnieją opłaty akcyzowe oraz opłaty za zezwolenia przywozowe. Ani cło jednak, ani żadne koszty i formalności związane z przywozem, nie obchodzą zagranicznego eksportera, ponieważ kupcy miejscowi zakupują towar cif port odbiorczy i sami troszczą się o wyładowanie, cło i dalsze wymogi.

Zaznaczyć należy, że import wymaga zezwolenia, o które starają się wyłącznie kupujący. Moc wódek dopuszczonych do sprzedaży ograniczona jest do 60°.

Najczęściej sprzedaje się w Palestynie wóki za weksle płatne po 3—4 miesiącach. W najlepszym wypadku uzyskać można płatność gotówką przy odbiorze dokumentów, za potrąceniem około 5% skonta. Otwieranie akredytyw płatnych w krajach nadawczych nie jest natomiast spotykane.

(Konsulat R. P. w Tel-Aviv).

IMPORT KROCHMALU I MĄKI ZIEMNIACZANEJ DO ALGIERJI.

Poniższe dane charakteryzują import krochmalu i mąki ziemniaczanej do Algierji w roku 1934:

	z Francji	z Holandji	z Niemiec
Krochmal	1.420 q	—	—
Mąka kartoflana	268 q	21 q	6 q

Jak wynika z tego zestawienia Algierja nie jest wielkim konsumentem tych artykułów. Pozatem niema śladu wwozu polskiego, choć możliwości importowe istnieją, ponieważ artykuły te należą do grupy tych nielicznych produktów, których wwóz nie podlega żadnym ograniczeniom kontyngentowym.

Handel hurtowy krochmalem i mąką ziemniaczaną jest skoncentrowany w rękach kilku najpoważniejszych firm, których spis znajduje się w Państwowym Instytucie Eksportowym.

Należy zanotować:

a) co się tyczy krochmalu — firmy te zaopatrują się bezpośrednio u producentów, głównie we Francji; należy więc bezpośrednio składać oferty firmom odbiorczym, przesyłając jednocześnie próbki;

b) co zaś do mąki kartoflanej — firmy te zazwyczaj sprowadzają ten artykuł za pośrednictwem reprezentantów.

Do krochmalu pochodzenia polskiego jest stosowana taryfa celna minimalna — 150 fr. za 100 kg. brutto.

Do mąki kartoflanej jest stosowana również taryfa celna minimalna — 156 fr. za 100 kg. brutto.

Ceny należy kalkulować cif Algier. Dla krochmalu — zapłata po przedłożeniu dokumentów, co do mąki kartoflanej — niektóre firmy żądają kredytu od 30 do 60 dni.

Ceny hurtowe rynku algierskiego są następujące: krochmal — fr. 4.20 za 1 kg; mąka kartoflana — fr. 2.20 do 2.45 za 1 kg.

Krochmal należy przesyłać w pudełkach — 2 kg, 1 kg, 500 gr, 250 gr, 100 gr, 60 gr, mąkę kartoflaną — w podwójnych workach po 100 kg.

Konsulat R. P. w Algierze może udzielić odpowiedniej pomocy w nawiązaniu stosunków handlowych.

P. I. E.

INKASO NALEŻNOŚCI ZAGRANICZNYCH

Dla wiadomości eksporterów polskich, interesujących się sprawą techniki inkasa należności zagranicznych, podajemy, że tego rodzaju tranzakcjami jak również załatwianiem innych zagranicznych eperacyj bankowo-finansowych zajmuje się Państwowy Bank Rolny, który jest wyspecjalizowany zwłaszcza w kwestjach eksportu produktów rolnych, mianowicie: bekonów, mięsa, masła, jaj, drobiu żywego i bitego, konserw, zbóż, nasion, dykt itp. Państwowy Bank Rolny posiada szeroko rozgałęzioną sieć korespondentów zagranicznych, a ponadto utrzymuje stosunki z bankami największych ośrodków finansowych świata. Wykaz korespondentów Banku oraz bliższe informacje znajdą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 WRZEŚNIA 1935 ROKU.

ALGIERJA. Wwóz większych ilości (ponad 1000 kg jednorazowo, lub ponad 15.000 kg miesięcznie) nafty, surowego oleju, derywatów i produktów pochodnych naftowych może być dokonywany przez osoby prywatne tylko za zezwoleniem Gubernatora Generalnego.

BELGJA. Opłata importowa od świń i wieprzowiny została zniesiona; opłata licencyjna na masło uległa obniżeniu do 6 fr.

CZECHOSŁOWACJA. Sbirka zak. a narizeni z dnia 9. bm. przynosi następujące zmiany ceł dodatkowych na zboże z ważnością od dnia 10 września br.:

poz. 23 pszenica	12 Kc.	(dotychczas	2 Kc.)
poz. 24 żyto	26 „	„	21 „
poz. 25 jęczmień	31 „	„	25 „
poz. 26 owies	23 „	„	20 „

EGIPT. Opłata konsumcyjna od benzyny i white spirit'u została podwyższona z 81 na 93 P. T. od 100 kg.

FRANCJA. Dnia 31 ub. m. opublikowane zostały dekrety wprowadzające przymus znakowania nowych wyrobów srebrnych, tkaniny drucianej (siatki drucianej) i druków tłoczonych.

GRECJA. Rozporządzenie z 26 ub. m. wprowadziło nowe przepisy normujące sprawę rachunków i faktur przy wwozie maszyn.

Uległo zmianie cło na chirurgiczne narzędzia.

GWATEMALA. Poczynając od 15 listopada br. wszystkie towary wwożone z zagranicy winny być zaopatrzone w świadectwa pochodzenia.

HOLANDJA. W dniu 30 ub. m. Minister Spraw Ekonomicznych zarządził, iż poczynając od 4 b. m. opłaty monopolowe na wszystkie zboża i wytwory zostają podwyższone o hfl. 0,50. Zarządzenie to spowodowane zostało poważnym spadkiem wewnątrz kraju cen żyta i jęczmienia oraz stanem funduszu rolniczo-kryzysowego.

Z uwagi na podniesienie opłaty monopolowej o hfl. 0,50 ceny żyta i jęczmienia podniosą się wewnątrz kraju o hfl. 0,50, opłata bowiem denaturyzacyjna pozostaje bez zmian.

Jednocześnie od dnia 4 bm. zostaje podwyższona o hfl. 0,50 (ustalana co tydzień) opłata monopolowa na makuchy oraz ustala się opłatę hfl. 0,50 od makuchów, wyrabianych wewnątrz kraju (płatne przy dostawie towaru).

Rząd holenderski nabył w Niemczech 13.000 ton pszenicy plonu 1934. Tranzakcja ma charakter kompensacyjny — Holandja otrzymała wzamian możność wyeksportowania do Niemiec ok. 15.000 sztuk mrożonej wieprzowiny, stanowiącej całkowitą pozostałość holenderskiego Monopolu Wieprzowego, której nie dało się sprzedać wewnątrz kraju. Z części tych mrożonych świń już zrobiono konserwy, które również zostaną wywiezione do Niemiec.

Zarządzenie Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi przedłuża okres skontyngentowania krup i kasz na czas 1. 9. 35 — 1. 1. 36. Lata bazowe (1931/32) i ustawowo przysługujące kontyngenty (100 proc. ilościowego importu podczas lat bazowych) pozostają bez zmian.

Upływający z dniem 1 bm. okres skontyngentowania bieli cynkowej i litoponów nie został przedłużony. Artykuły te są zatem obecnie w Holandji wolne do wwozu.

Należy jednak zwrócić uwagę na wysoką ochronę celną tych artykułów w Holandji.

Ukazały się zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu (uprzednio Ekonomicznych) kontyngentujące import do Holandji następujących artykułów:

1) Spawane rury z żelaza i stali (o widocznym lub niewidocznym szwie) o zewnętrznym przekroju 60 mm. włącznie. Okres skontyngentowania 16. 8. 35 — 1. 11. 35. Okres bazowy — 1. 1. 35 — 1. 7. 35. Ustawowo przysługuje — 30 proc. przeciętnego 2½ miesięcznego wagowego importu w okresie bazowym. Zarządzeniem tem nie są objęte: 1) używane spawane rury, 2) rury o zewnętrznym przekroju do 25 mm., o ile grubość ścian nie przewyższa 2 mm., rury o zewnętrznym przekroju ponad 25 mm. do 60 mm. włącznie, o ile grubość ścian nie przewyższa 2,5 mm., 3) rury chromowane, niklowane, cynowane i pokryte miedzią, 4) części do spawanych stalowych rur jak kolana, części o formie T, widełka itp.

Według statystyk holenderskich (poz. 370) import rur powyższego typu z Polski do Holandji wyniósł w I półroczu r. b. 383 tony, wartości hfl. 36.000. Przysługuje nam zatem w okresie skontyngentowania kontyngent w wysokości 79,8 tony, czyli miesięcznie 31,9 tony.

2) Wyroby, materjały z prawdziwego jedwabiu oraz z prawdziwego jedwabiu mieszanego z jedwabiem sztucznym. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 1. 36. Okres bazowy — 1. 9. 34 — 1. 1. 35. Ustawowo przysługuje 100 proc. wartościowego importu w okresie bazowym.

Pozatem ukazały się zarządzenia, przedłużające okres skontyngentowania następujących artykułów:

Wyroby i materjały z wełny i półwełny. Okres skontyngentowania 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Okres bazowy bez zmian — 1929/30/31. Ustawowo przysługuje 30 proc. wartościowego (lub 50 proc. wagowego) importu w okresie bazowym (bez zmian). Polska posiada na ten artykuł kontyngenty umowne.

Dywany, wyroby dywanowe, chodniki, maty itp. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Okres bazowy bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje, jak i w poprzednim okresie, bądź 25 proc. wartościowego, bądź 50 proc. wagowego przeciętnego importu w okresie bazowym.

Obrusy, serwety, ręczniki itp., prześcieradła kąpielowe i poszewki (bielizna stołowa). Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Okres bazowy bez zmian 1929/30/31. Jak poprzednio, przysługuje bądź 30 proc. wartościowego, bądź 50 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Materjały i wyroby bawełniane, farbowane, drukowane i tkane w kolorach. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian — 1929/30/31. Przysługuje, jak poprzednio, bądź 10 proc. wartościowego, bądź 20 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych. Na artykuł ten Polska posiada kontyngenty umowne.

Bielizna spodnia. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian 1931/32. Przysługuje, jak poprzednio, bądź 20 proc. wartościowego, bądź 20 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Materjały i wyroby bawełniane, bielone i niebielone. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian — 1931/32. Przysługuje jak poprzednio, bądź 10 proc. wartościowego, bądź 15 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Materjały pluszowe. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe 1931/32 (bez zmian). Przysługuje jak poprzednio 30 proc. wartościowego lub 35 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Wyroby i materjały ze sztucznego jedwabiu oraz ze sztucznego jedwabiu mieszanego z prawdziwym jedwabiem i wełną. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian — 1931/32. Przysługuje, jak poprzednio, 20 proc. wartościowego lub 30 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Materjały z lnu i półlnu. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe — 1930/31/32 (bez zmian). Ustawowo przysługuje, jak i w okresie poprzednim — 30 proc. wartościowego lub 50 proc. wagowego przeciętnego importu w okresie bazowym.

Blacha cynkowa. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 3. 36. Lata bazowe bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje jak i w okresie poprzednim — 25 proc. wagowego przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Dętki i opony rowerowe. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 8. 36. Lata bazowe bez zmian — 1929/30/31. Ustawowo przysługuje 25 proc. (zamiast poprzednio wartościowego) ilościowego przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Rośliny. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje 10 proc. wagowego (zamiast uprzednio wartościowego) przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Śruby, bolce i mutry, oraz podstawy do izolatorów. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 1. 36. Rok bazowy został zmieniony z 1933 r. (w poprzedn. okresie kontyngentowym) na 1934 r. Ustawowo przysługuje — na śruby i bolce — 40 proc., a na podstawy do izolatorów — 100 proc. przeciętnego wagowego importu podczas lat bazowych (zamiast poprzedn. przysługujących na śruby i bolce — 35 proc., a na podstawy do izolatorów — 90 proc.)

JUGOSŁAWJA. Minister finansów wydał zarządzenie w sprawie zmiany przepisów wykonawczych do ustawy o obrocie dewizowym. W myśl tych postanowień eksporter winien niezwłocznie po uzyskaniu należności za wywieziony towar wnieść 50 proc. dewiz do Banku Jugosłowiańskiego za pomocą uprawnionej instytucji, a resztę sprzedać tego samego dnia na giełdzie.

Uległy zniżce stawki taryfy minimalnej na śrut i szyny stalowe.

KANADA. Poczynając od 1 stycznia 1935 r., sprzęt stołowy z półporcelany, fajansu, białego grani-

tu, gliny itp. winien być znakowany nazwą kraju pochodzenia.

NIEMCY. Od 1 września br. zniesione zostały dodatkowe cła ad valorem nakładane na towary rumuńskie.

PERU. Zniesiona została specjalna opłata od towarów bawełnianych, wwożonych przez port Iquitos.

RODEZJA POŁUDNIOWA. W gazecie urzędowej Rodezji Południowej, w Nr. 30 z dnia 26 lipca rb., ogłoszone zostało zarządzenie gubernatora o mianowaniu 10-ciu osób, które stanowić będą kadry specjalnej komisji, mającej być powołanej dla zbadania spraw, dotyczących taryfy celnej i akcyz tej kolonji.

Jednocześnie ukazało się obwieszczenie o kreowaniu tej komisji, określające zarazem jej zadania.

Ma ona zatem, po przeprowadzeniu badań, złożyć wnioski co do poczynienia zmian w stawkach celnych i opłatach akcyzowych, mając na względzie:

a) zasadę preferencji, obowiązującej kolonję Rodezji Południowej w stosunkach ze Zjednoczonem Królestwem,
b) rozwój głównych gałęzi przemysłu (Primary Industries).
c) konieczność zabezpieczenia interesów drobnego przemysłu (Secondary Industries),
d) potrzeby kolonji w zakresie dochodów skarbowych,.
e) wpływ na koszta utrzymania,

oraz:

sporządzić projekt „trój lub cztero-kolumnowej taryfy“, któraby zawierałaby stawki pośrednie (intermediate rates), które mogłyby być stosowane względem poszczególnych części Brytyjskiego Imperjum, lub też krajów obcych, z któremi zawarte zostaną umowy handlowe.

Towary, którym przysługuje taryfa pośrednia ze względu na pochodzenie, winny być clone według taryfy maksymalnej, jeśli nie zostały wysłane bezpośrednio z kraju pochodzenia, (gdzie zostały wyprodukowane), do Unji Południowo-Afrykańskiej.

EL SALVADOR. Cło na worki jutowe zostało obniżone.

STANY ZJEDNOCZONE. Do Tarif Commission wpłynął wniosek i podwyższenie cła na szelki bawełniane i sieci rybackie.

SYRJA—LIBAN. Rozporządzenie z 19. ub. m. wprowadza masową zniżkę stawek celnych na maszyny i aparaty, obejmującą 24 pozycje taryfy celnej.

SZWECJA. W dniu 1. bm. weszły w życie zmiany taryfy celnej szwedzkiej wprowadzone na skutek zawarcia traktatu handlowego z Hiszpanją. Zmiany dotyczą pomidorów, owoców, jagód, soków z owoców południowych, zielonej fasoli i kalarepy.

TUNIS. Zarządzeniem z dnia 3. 9. 35 skontyngentowany został import cementu. Kontyngent wynosi na okres od 1. 9. 35 do 31. 8. 36 — 4.665 ton, podzielonych pomiędzy Jugosławją — 4.057 ton, Belgją — 500 ton, Z. S. S. R. — 98 ton i Trypolis — 10 ton. Cyfry kontyngentów odpowiadają importowi w r. 1934 z tych krajów.

TURCJA. Nowe kontyngenty importowe obowiązywać będą od dnia 1. 10. 35 na okres 6 miesięcy. Lista „S“ zawiera towary, które mogą być przywożone bez ograniczeń ilościowych z krajów, posiadających z Turcją układy rozrachunkowe, lub z krajów, z któremi Turcja posiada dodatnie saldo bilansu handlowego. Lista „Kl“ zawiera towary, które mogą być importowane z krajów o czynnym dla Turcji bilansie handlowym. Na liście „K“ umieszczone są właściwe kontyngenty, zaś na liście „V“ towary, których przywóz uzależniony jest od pozwolenia właściwego ministerstwa.

Przywozem trudnić się mogą tylko kupcy zarejestrowani przez Izbę Handlową, z wyjątkiem małego ruchu pogranicznego. Należności celne mogą być wpłacane w ciągu 15 dni od dnia odprawy celnej, w przeciwnym razie importer traci swą kolejność importu. Towary, które nadeszły do urzędu celnego po wyczerpaniu kontyngentu są przenoszone na następny okres miesięczny. Paczki mogą być wwożone poza kontyngentem tylko w wypadku, gdy stanowią opakowanie dla towarów, posiadających pozwolenie na przywóz. Próbki mogą być wwożone poza kontyngentem tylko wtedy, jeżeli zostają następnie zwrócone wysyłającemu. Bagaż podróżujących nie podlega kontyngentowaniu, o ile nie jest przeznaczony na sprzedaż i nie przekracza wartości 50 funtów tur. Min. Gosp. może granicę tej wartości podnieść do 100 funtów tur. Instytucje rządowe mogą importować towary zagraniczne bez ograniczeń.

WIELKA BRYTANJA. Dnia 30. ub. m. weszła w życie zniżka cła z 25% do 10% na łoża drewniane do karabinów.

Poczynając od 2. bm. zwrot cła ma zastosowanie względem rakiet tenisowych niewyposażonych w struny.

Z dniem 4. bm. zostały wprowadzone nowe stawki celne na różne rodzaje wiertarek i obcęg.

WŁOCHY. Instituto Nationale Faschista per gli Scambi con l'Estero obwieścił, że pozwolenia na dokonania obrotu kompensacyjnego będą wydawane bezpośrednio przez Instytut tylko w wypadku, gdy kompensatę po stronie importu i eksportu przeprowadza jedna i ta sama firma. W innych wypadkach zawarcie tranzakcji wymaga normalnych starań przez upoważnione instytucje bankowe.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI I IMPORTERAMI POLSKIMI.

Agenturowa firma w Indjach Brytyjskich, ciesząca się przychylną opinją, pragnie objąć przedstawicielstwa polskich eksporterów. E/23353/21/Ch.

Reprezentant polski zainteresowany jest zastępstwem interesów polskich firm eksportowych na terenie Algieru. E/23041/21/Ch.

Firma cypryjska wprowadzi artykuły pochodzenia polskiego na rynek tamtejszy. E/23453/21/Ch.

Polski kupiec pragnie opracowywać interesy polskich firm eksportowych na terenie Belgji. — E/23546/21/Ch.

Poważna firma w Tunisie zainteresowana jest nawiązaniem stosunków handlowych z eksporterem przetworów mięsnych, artykułów spożywczych, przyborów toaletowych, towarów galanteryjnych itd. E/23565/21/Ch.

Firma tuniska interesuje się masłem polskiem. R/24048/21/Gi.

Firma meksykańska pragnie nawiązać stałe stosunki handlowe z eksporterami surowych skór cielęcych. R/23943/30/Gi.

Firma francuska pragnie importować z Polski bitą zwierzynę (świnie, króliki, zające, kuropatwy, bażanty itd. R/24041/31/Gi.

Garbarnia meksykańska chce zakupić większą partję surow skór koźlich i świńskich. R/21590/30/Gi.

Firma austrjacka interesuje się włosiem końskiem (ciągnionem). R/23553/27/Gi.

Firma niemiecka chce zakupić większą partję żywych węgorzy. R/23368/70/Gi.

Firma holenderska pragnie zakupić większą ilość trzustki wołowej (pancreas). R/23932/66/Gi.

Firma albańska interesuje się importem przyborów szewskich, jak kopyta, kołki, szkła taflowego, butelek, szkła do lamp elektrycznych, wyrobów lnianych i nicianych, chustek chłopskich, blachy, czarnej, ocynkowanej i cynkowej, rur żelaznych, wyrobów żelaznych, tanich piecyków żelaznych, porcelany, tanich talerzy itd., pasty do obuwia, skór wierzchnich do obuwia; powrozów konopi, sieci rybackich i nici do wyrobu sieci; maszyn do wyrobu powrozów, sznurów itd. P/24105/3D/M.

Firma w Palestynie poszukuje dostawców małych butelek szklanych dla gumy arabskiej i kleju. P/23627/63/Ż.

Dom handlowy w Holandji poszukuje przedstawicielstw poważnych wytwórni polskich różnych branż. P/23127/47/Ż.

Poważna firma w Atenach interesuje się dostawami cukru do Grecji. P/23697/39/Ż.

Firma w Batawji (Indje Holenderskie) pragnie nawiązać kontakt z polskimi importerami różnych branż. P/22464/89/Ż.

W Tunisie istnieje możliwość zbytu płyt heraklitowych do budowy domków. P/22170/65/Ro.

Firma z Porto Alegre interesuje się importem z Polski różnych narzędzi rolniczych i prosi o szybkie z nią skomunikowanie się. P/22556/44/Ro.

Firma z Unji Południowo-Afrykańskiej interesuje się ofertami firm polskich na wynalazki w dziedzinie elektrotechniki. P/23489/50/Ro.

Agenturowa firma w Atenach interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskimi importerami różnych branż. P/23177/21/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

PRACE ŚCISŁEJ KOMISJI TARYF PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ.

Dnia 30. 9. rb. odbyło się w Warszawie zebranie generalnych referentów Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej (t. zn. Ścisłej Komisji Rewizji Taryf).

Rozpatrzono nadesłaną korektę nowego wydania Taryfy Towarowej Część I B, zawierającą postanowienia taryfowe, klasyfikację towarów, tabelę opłat klas zasadniczych i wykaz opłat dodatkowych. Pozatem omawiano rezultaty konferencji w sprawach taryfowych u p. naczelnika wydziału taryfowego odbytej w dniu 10 września rb.

Ustalono, że Ministerstwo Komunikacji ostatecznie negatywnie ustosunkowało się do postulatów sfer gospodarczych w odniesieniu do taryf kolejowych. Licząc się z takiem nastawieniem Ministerstwa postulaty te zredukowane zostały przez generalnych referentów do minimum; jednak i z tego minimum Ministerstwo Komunikacji uwzględniło zaledwie około 2%.

Wobec takiego ustosunkowania się Ministerstwa Komunikacji prace Ścisłej Komisji w ostatecznym wyniku prawie nie wydały żadnych rezultatów. Jedynie w dziedzinie taryf na produkty rolnicze uwzględniono pewne bardzo drobne żądania. Wobec tego, że i w głównym dziale taryf, tj. w taryfach specjalnych (dotąd wyjątkowych) M. K. zapowiedziało pozostawienie dotychczasowych stawek, a w niektórych wypadkach nawet cofnięcie obecnych ulg, zebranie postanowiło po zreferowaniu całokształtu spraw plenum Komitetu Taryfowego, zaproponować zwrócić się z osobnym memorjałem do Pana Ministra Komunikacji, podając jednocześnie do wiadomości czołowych organizacyj gospodarczych o tak zdecydowanie negatywnem stanowisku Ministerstwa Komunikacji do postulatów życia gospodarczego.

Podczas tegoż zebrania stwierdzono, że tak sztywna polityka taryfowa Ministerstwa Komunikacji poważnie koliduje z ogólną polityką deflacyjną w Polsce, gdyż stwarza barjerę, uniemożliwiającą w coraz wyższym stopniu normalną wymianę dóbr wewnątrz kraju i zamknięcia t. zw. nożyc.

Stwierdzono pozatem, że cały szereg przychylnie zaopinjowanych przez Międzyministerjalną Komisję Taryfową wniosków Departamentu Taryfowego Ministerstwa Komunikacji dotyczących zmiany poszczególnych taryf Pan Minister Komunikacji odrzucił.

Niemniej negatywne stanowisko obserwuje się i względem całej Państwowej Rady Komunikacyjnej, bowiem dotąd ani jeden wniosek członków Rady nie uzyskał odpowiedzi ze strony Ministerstwa Komunikacji, a poszczególne Komisje nie są zwoływane od roku pomimo kilkakrotnych żądań ze strony członków Rady i prezydjum Komisji.

To też Ścisła Komisja Rewizji Taryf wyraziła zapatrywanie, że w tym stanie rzeczy sprawą taryfową zająć się winne centralne organizacje gospodarcze, przedewszystkiem Związek Izb Przemysłowo - Handlowych oraz Centralny Związek Przemysłu Polskiego, jako

powołane do obrony interesów szerokich warstw społeczeństwa, cierpiących z powodu wysokich i sztywnych taryf kolejowych, utrzymywanych dzięki dotychczasowemu stanowisku Ministerstwa Komunikacji.

Nadmienić należy, że łamana taryfa towarowa pomiędzy koleją Herby Nowe — Gdynia a P. K. P. pozostaje w mocy. Zniesienia łamanej taryfy domagają się sfery gospodarczo-rolnicze, osobliwie Północnego Pomorza.

Inż. Alfred Dziedziul.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY PRZYBRZEŻNE RYB MORSKICH WE WRZEŚNIU.

Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego wrześniowe połowy przybrzeżne dały wyniki znacznie lepsze niż w sierpniu (o 90,000 kg.) i również lepsze niż we wrześniu ub. roku (o 27,000 kg.) Nawet więc jeszcze w tym roku przemija okres wyjątkowo niepomyślnych połowów, który może zostanie bez znaczniejszego wpływu na całoroczną sumę połowów, tembardziej, że letnie połowy zawsze należą do skromniejszych pod względem wagowych, jak i co do wartości złowionej ryby.

Połowy węgorzy, których sezon następuje we wrześniu i październiku, względnie dopisały, jak również poprawiły się połowy flądér, natomiast połowy dorszy jeszcze nawet się zmniejszyły, również nie pojawiły się w większych ilościach a raczej zanikają śledziki, wobec czego wzmógł się przywóz nawet i drobnych śledzi zagranicznych dla celów wędzenia.

Ogółem połowy dały we wrześniu 260.300 kg. ryb o wartości 188,332 złotych.

Podaje się ilość w kg. a w nawiasie cenę za jeden kg. ryby w groszach: Troć sztuk 89 o wadze 190 kg. (400), Płastugi: stornia: 100.830 kg. (40), zimnica: 13.380 (20), gładzica: 3.270 (40), skarp: 10.420 (50), śledziki: 59.500 (30), węgorze: 48.980 (220), wątłusze, dorsze: 11.800 (20), kwapy: 5.300 (40), makrele: 20´ (200), szczupaki: 4.620 (150), okonie: 1.310 (50).płocie: 650 (40), sandacze: 30 kg. (250).

Podział połowów na poszczególne miejscowości przedstawiał się jak następuje: Hel: 105.710 kg o wartości 40.406 zł, Gdynia: 59.680 kg — 26.912 zł, Jastarnia aż do W. Wsi: 54.600 kg — 89.621 zł, Chłapowo do Karwji: 15.680 kg — 12.158 zł, okręg Pucki: 24.630 kg — 19.175 zł.

Zbyt połowów wykazał wzrost ilości ryb wywiezionych do W. M. Gdańska, dokąd sprzedano: 44.680 kg o wartości 16.794 zł, wędzarnie na wybrzeżu polskiem zakupiły: 93.310 kg o 62.389 zł, na rynku zaś miejscowym sprzedano 122.310 kg o wartości 109.149 złotych.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI WE WRZEŚNIU.

Ogólne obroty rybą morską i przetworami rybnemi wyniosły we wrześniu w porcie gdyńskim 2.193 t. Z ilości tej przypada na połowy własne przybrzeżne 60 t. ryb, na import przez port rybacki 1.244 ton, na przywóz śledzi z polskich połowów MEWY na Morzu Północnem: 354 ton, na import towarów przez port handlowy: 535 ton.

Szczegółowy obrót portu rybackiego przedstawiał się następująco: Ogółem z towarem zawinęło osiem statków obcych i trzy statki polskie: z polskich połowów dowieziono śledzi 2.210 kantjes i 1 beczkę makreli, z importowanych towarów: z Islandji 1 statek z 700/1 śledzi solonych islandzkich, z Norwegji dwa statki: 556/1 i 106/2 śledzi solonych norweskich, tranu 19 ton, konserw rybnych 1 tona, z Anglji 4 statki z 4.457/1 i 1.435/2 śledzi solonych szkockich, z Holandji 1.103/1 i 135/2 śledzi solonych starych. Do portu handlowego weszło z drobnicą rybną ogółem 27 statków obcych i 6 statków polskich mających śledzi solonych 50 ton, śledzi świeżych w lodzie z Niemiec 162 ton, konserw sardynk. 106 ton, tranu 203 ton, innych konserw 14 ton. Z portu rybackiego wysłano ogółem 157 wagonów z rybami z czego 32 do Gdańska.

KRONIKA.

— **SYTUACJA I CENY NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI.** Tendencja naogół mocna, przy wyraźnie zaakcentowanej zwyżce jednakże tylko dla matjasów szkockich. Płacono w porcie rybackim za dużą beczkę śledzi importowanych — oclonych i śledzi solonych z własnych połowów — wolnych od cła.

1. Polskie połowy „Mewy": Small matties puste 60 złotych, small matties pełne szkockie 67, matties lub matfulls puste 62, takież pełne 70.

2. Śledzie szkockie: a) lerwickie: matjasy: medium matjes 78, selected matjes 88, large matjes 94; b) stornoway'skie matjasy: medium matjes 96, selected 106, large matjes 115; c) śledzie Wick: small matties I trade 68, matties I trade 74, matfulls I trade 77; d) P. A. F.: small matties 64, matties 70, matfulls 77, wszystkie I trade; szkockie ordinary tańsze od I trade o 4 zł na beczce; e) crownbrand: matties I trade 66, matfulls I trade 68 zł, tornbellies, trade mark — 54, spents — 54.

3. Śledzie yarmoutskie: small matties 48, matties 52.

4. Holenderskie: small matties 46, matties 48.

5. Norweskie: Sloe matjes 52, vaar 500/600 sztukowe 35.

6. Islandzkie oryginalne matjasy, zeszłoroczne i nowe są wyczerpane.

IMPORT ŚLEDZI DO POLSKI WEDŁUG GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO R. P.

W ciągu ostatnich siedmiu lat import śledzi do Polski wynosił:

Rok	śledzie solone		śledzie mrożone		śledzie wędzone		śledzie opiekane (konserwy)	
	ton	tys. zł	ton	tys. zł	ton	tys. zł	ton	tys. zł
1928 ogółem:	68545	44219	11910	5186	519	530	8	14
w tem Gdańsk	65878	44536	2587	1123	72	48	8	14
1929 ogółem:	83445	49117	15287	6810	883	668	49	80
w tem Gdańsk	80076	47108	5217	242	7	10	49	80
„ Gdynia	378	172						
1930 ogółem:	76060	46334	12083	5484	569	337	82	127
w tem Gdańsk	73144	45130	1836	738	2	3	76	124
„ Gdynia	11	4				—		
1931 ogółem:	41758	23761	10567	4532	226	137	20	31
w tem Gdańsk	40314	22888	1664	747	14	8	19	29
„ Gdynia	297	164	571	286	—	—	—	—
1932 ogółem:	38072	17341	6742	2103	131	58	7	9
w tem Gdańsk	36300	16383	261	59	3	1	6	8
„ Gdynia	1129	666	2405	633		—	01	—
1933 ogółem:	36745	13623	5398	1506	46	38	4	4
w tem Gdańsk	27995	10365	462	143	—	—	3	3
„ Gdynia	6132	2240	3054	785	—	—	02	—
1934 ogółem:	35768	12248	4042	1316	53	36	26	34
w tem Gdańsk	25991	8960	165	51	—	—	5	7
„ Gdynia	9751	3278	3306	1069	—	—	21	26

Ceny na mrożony towar: norweskie śledzie zamrożone 320 sztuk, waga 50 kg netto — 18 zł. Islandzkie dorsze zamrożone, oczyszczone, bez głów. za 50 kg netto — 30 zł.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W MIESIĄCU WRZEŚNIU.

Wbrew ogólnym przypuszczeniom zbiory ziemniaków w sumie globalnej wypadły w całej Polsce tylko 10% niżej, niż w roku 1934. Ilościowo zbiory roku 1935 odpowiadają zbiorom z roku 1933, gdyż w roku 1934 zbiory były 10—15% wyższe od roku 1933.

Podaż ziemniaków jest dostateczna i to zarówno jadalnych, jak i fabrycznych. Jedynie województwo Poznańskie i częściowo Łódzkie wykazują niedobór w zakresie ziemniaków przemysłowych. Śląsk rokrocznie przywoził ziemniaki z innych województw i w roku bieżącym również zabiega o nabycie większych ilości.

Eksport ziemniaków jadalnych całkowicie się nie rozwija. Eksporterzy nie otrzymali nawet zapytań z zagranicy w tej sprawie i nie zjawili się w Polsce kupcy zagraniczni, jak to było zwyczajem w latach ubiegłych.

Natomiast są zapytania na sadzonki ziemniaczane, przedewszystkiem uznane, któremi zagranica się żywo interesuje. Niestety konkurencja holenderska jak i nie złe urodzaje zagranicą powodują, że ceny sadzonek w krajach odbiorczych są niebywale niskie, wskutek czego eksport sadzeniaków z Polski stał się prawie całkowicie nieopłacalny. Belgja, jeden z największych odbiorców sadzeniaków, po dewaluacji swej waluty, dyktuje ceny o wiele niższe niż w roku ubiegłym. Francja wysokiem cłem przekreśla wszelką kalkulację dla polskiego eksportu. Szwajcarja, która w roku 1933 wzięła z Polski 1600 ton sadzeniaków, w roku 1934 nie wzięła ani jednego kilograma. Na to samo zanosi się w roku bieżącym. Są to fakty zastanawiające i wymagające rozważenia.

Ceny ziemniaków jadalnych w hurcie wahają się od zł. 2,25 w wojew. wschodnich i południowo-wschodnich do zł. 3,30 za 100 kg., w innych województwach, jedynie w Poznańskiem dochodzą do zł. 4,— za 100 kg. loko stacja załadowania.

W detalu na lokalnych rynkach otrzymują producenci przeważnie zł. 3,50 do 4,— za 100 kg., jedynie w Poznańskiem otrzymują ceny wyższe.

Fabryki przetworów ziemniaczanych płacą w poznańskiem 20 groszy za kg. % skrobi loko fabryka, co daje producentom 15—16 groszy. Na Pomorzu płacą fabryki najwyżej 17—18 groszy za kg. % skrobi i znajdują po tej cenie dostateczną ilość towaru, zarówno na Pomorzu jak i w wojew. warszawskiem.

Cena sadzeniaków ze względu na wstrzymywanie się z kupnem przez eksporterów, dotychczas nie jest jeszcze wyjaśniona.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	14. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	16. 10.
s/s CAPELLA*	21. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	23. 10.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	11. 10.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	12. 10.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	14. 10.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	16. 10.
s/s CAPELLA*	21. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	23. 10.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	13. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	14. 10.
s/s MAGNUS	27. 10.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	27. 10.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS	14. 10.	**Ryga**		
s/s HERO*	21. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS	14. 10.
(via Bremen)		co tydzień	s/s HERO*	21. 10.
		Ryga		
s/s HALFDAN	13. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	14. 10.
s/s MAGNUS	27. 10.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	27. 10.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	13. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	16. 10.
	27. 10.	co 2 tygodnie		30. 10.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	13. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	16. 10.
	27. 10.	co 2 tygodnie		30. 10.
s/s MARIEHOLM*	15. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	15. 10.
(via Karlskrona)	28. 10.	co 8 dni	(via Stockholm)	29. 10.
	17. 11.			18. 11.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co tydzień	—	
s/s HALFDAN	13. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	14. 10.
s/s MAGNUS	27. 10.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	28. 10.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	13. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	15. 10.
	27. 10.	co 10 dni		29. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	15. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	15. 10.
	28. 10.	co 10 dni		29. 10.
	17. 11.			18. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	16. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	16. 10.
	30. 10.	co 2 tygodnie		30. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	21. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	21. 10.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s JACOBA	12. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s JACOBA	12. 10.
s/s E. RUSS	15. 10.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s E. RUSS	15. 10.
s/s ALBERT	19. 10.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALBERT	19. 10.
s/s TCZEW	22. 10.	2 razy w tygodniu	s/s TCZEW	22. 10.
		Bremen		
s/s SIRIUS	14. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS	14 10.
s/s HERO*	21. 10.	co tydzień	s/s HERO*	21. 10.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	16. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	17. 10.
	22. 10.	co tydzień		24. 10.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	15. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	15. 10.
	29. 10.	co 2 tygodnie		29. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	14. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	14. 10.
s/s BRISK	21. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	21. 10.
s/s AKERSHUS	28. 10.		s/s AKERSHUS	28. 10.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LUNA	14. 10.
s/s LUNA	5. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	29. 10.
			s/s LUNA	8. 11.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	7/9. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	10. 10.
	21/23. 10.	co 2 tygodnie		24. 10.
s/s BALTONIA*	14/16. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	17. 10.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	14/16. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	14/16. 10.
s/s LWÓW*	21/23. 10.	co tydzień	s/s LWÓW*	21/23. 10.
s/s KATHOLM	9. 10.	**Manchester/Liverpool**	s/s KATHOLM	9. 10.
s/s UFFE	16. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	16. 10.
s/s HINDSHOLM	23. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	23. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	11. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	12. 10.
s/s MAJORCA	18. 10.	co tydzień	s/s MAJORCA	19. 10.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BERENICE	14. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BERENICE	14. 10.
s/s VESTA	21. 10.	co tydzień	s/s VESTA	21. 10.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	15. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	16. 10.
s/s PUCK	22. 10.	co tydzień	s/s PUCK	23. 10.
s/s PRIAMUS	14. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s PRIAMUS	14. 10.
s/s JUNO	17. 10.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	17. 10.
s/s BUTT	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	21. 10.
		co 10—11 dni		
s/s WIBORG	ok. 20. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 20. 10.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	15. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	16. 10.
s/s HEL	22. 10.	co tydzień	s/s HEL	23. 10.
s/s BUTT	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	21. 10.
		co 10—11 dni		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co tydzień		
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	8. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA*	12. 10.
	22. 10.	co 2 tygodnie		26. 10.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s HALFDAN	13. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	14. 10.
s/s MAGNUS	27. 10.	co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	28. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s MELILLA	10. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MELILLA	10. 10.
s/s LARACHE	25. 10.	co 2 tygodnie	s/s LARACHE	25. 10.
		Valencia — Barcelona		
s/s BODIL	8. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	STATEK	23. 10.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s SCANDINAVIA 23. 10. s/s IBERIA 24. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s SCOTIA 10. 10. s/s ALICANTE 30. 10.
s/s TOMSK 17. 10. s/s TULA 7. 11.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s TOMSK 17. 10. s/s TULA 7. 11.
s/s CITTA DI BERGAMO 8/10. 11.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 20-22. 11.
s/s SMALAND* 19. 10. m/s VINGALAND* 4. 11. m/s VASALAND* 9. 11.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s FREDENSBORG 12. 10. m/s BIRKALAND 14. 10. m/s VINGALAND 4. 11.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s BIRGIT 14/15. 10. s/s FREDNES 4. 11.
m/s LEWANT* 10. 11.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA 29. 10.

B. Porty dalsze

s/s CITY OF FAIRBURY* 19. 10. s/s SCANSTATES* 26. 10.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s ARGOSY* 17. 10. s/s SAGAPORACK* 24. 10.
m/s PIŁSUDSKI* 1. 11. 26. 11.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 4. 11. 30. 11.
s/s MELILLA 10. 10. s/s LARACHE 25. 10.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA 10. 10. s/s LARACHE 25. 10.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 21. 10. s/s SANTOS 9. 11.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 29. 10. m/s SANTOS 11. 11.
s/s BORE IX 14. 10. s/s MERCATOR 27. 10. s/s BORE VIII 14. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AURA 18. 10. s/s SALTA 28. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN	31. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s KAAPAREN	31. 10.
m/s HAMMAREN	28. 11.	co miesiąc	m/s HAMMAREN	28. 11.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s CITY OF PERTH	12. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s CITY OF PERTH	19. 10.
s/s TITAN	2. 11.	co 3 tygodnie	s/s TITAN	9. 11.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd.)	s/s NANKING	29. 10.
—		co miesiąc	m/s TIRADENTES	16. 11.
			s/s RINDA	16. 12.
		PORTY GULFU		
m/s TROLLEHOLM	17. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TOLEDO	25. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s VASAHOLM	21. 10.
m/s STUREHOLM	2. 11.	co 10 dni na wejściu		
		co miesiąc na wyjściu		

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

10 października:

s/s SCOTIA lin. po ładunek do portów Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s MELILLA lin. z portów wysp Kanaryjskich, Marokka i Portugalji dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s BELGIEN po węgiel, Bergenske.
s/s LAIMDOTA po węgiel, Bergenske.
s/s WISBORG po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s KALMARSUND IX po węgiel, Prowe.
s/s ASNAES po węgiel, Reinhold.

11 października:

s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s KJELL po węgiel, PAM.
s/s ODDEVOLD po węgiel, Bergenske.
m/s CONCORDIA po makuchy, Speed.

12 października:

s/s CITY OF PERTH lin. Dalekiego Wschodu dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s BIRGIT lin. lewantyńska, po ładunek do Jaffy, Haify i Aleksandrji, Rummel & Burton.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s JACOBA lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s FALKEN lin. z Rygi via Liepaja i Kłajpeda dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HILDA po węgiel, Speed.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.
s/s LIBAU lin. dodatkowy linji zach.-szwedzkiej dla wyładowania i ładowania, Behnke & Sieg.

13 października:

s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s RAGNAR po węgiel, PAM.

14 października:

s/s BALTONIA lin. (lub 16-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. (lub 16-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s LUNA lin. zachodnio-norweskiej tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Talinna i Helsinek dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s AKERSHUS lin. wschodnio-norweskiej dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.
s/s B. O. BÖRJESSON po węgiel, Rummel & Burton.
s/s BRAVORE ze złomem i tow., PAM.
ż/m ALTHEA po węgiel, PAM.
s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania do Rygi i Bremy, Lenczat.

15 października:

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, żegluga Polska.
s/s E. RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Prowe.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodniej Szwecji i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s GÖTA po węgiel, Bergenske.
s/s MAURITZEN z rudą, Behnke & Sieg.
s/s RITA GARCIA z rudą, Behnke & Sieg.
s/s COASTWORTH po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s RÖDSTKÄR po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s FIVA z rudą, Behnke & Sieg.

16 października:

s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

17 października:

s/s HERO lin. z Bremy i Rygi dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek i pasażerów do N. Yorku i Filadelfji, oraz Wilmington via Kopenhaga, American Scantic Line.
s/s TOMSK lin. z portów zachodnich Śródziemnego morza dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.
s/s MAURITA po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s POSEIDON lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
m/s RAGNHILDSHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s BALTONIA lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Londynu dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wyładowania i ładowania do Antwerpji i Rotterdamu, Żegluga Polska.
s/s AKERSHUS lin. wschodnio - norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s IWAR z rudą, Behnke & Sieg.
s/s LISA ze złomem, Rummel & Burton.
s/s GUNVALL po węgiel, Rummel & Burton.
s/s BUR po węgiel, PAM.
s/s RÖDSKÄR po węgiel, Bergenske.

3 września:

s/s CITTA DI BERGAMO lin. z portów włoskich, Rummel & Burton.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania: ładuje do Tallinna i Helsinek, Żegl. Polska.
s/s HUNDVAAG dodatk. linjowy z bananami i drobn. z Rotterdamu; ładuje i wyładowuje, PAM., Żegluga Polska.
s/s COLOMBIE wycieczkowy z Havre z turystami, Bergenske.
s/s STURMSEE po węgiel, Bergenske.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe, Reinhold.
ż/m DAR POMORZA szkolny z podróży naokoło świata, rządowy.
s/s LYSAKER II po węgiel, Speed.

4 września:

s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ład., Bergenske.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaja, Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
m/s VALPARAISO lin. z Rio, Santos, Buenos Aires z towarami, PAM.
s/s BARFROST lin. z Kłajpedy, po ładunek do Antwerpji, PAM.
s/s HAFNIA po węgiel, PAM.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

5 września:

s/s MARIEHOLM lin. z portów wsch. - szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s CITY OF FAIRBURY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotka/Wiborg, Lenczat.
s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.
s/s KJELL po węgiel, Bergenske.